学术专论

美国“大土耳其”号来华贸易考辨

王　睿

［摘要］1786 年赴粤的“大土耳其”号，是继美国“中国皇后”号来华的第三艘商船。“大土耳其”号来华并非预期的计划，而是在“中国皇后”号的激发以及英国钳制贸易的格局下，美国海商由好望角向印度及东南亚转向促成的贸易事件。本文挖掘中外文档案文献，考察了“大土耳其”号广州贸易情形，并对某些记述及历史遗留物进行了辨正。

［关键词］“大土耳其”号　早期中美贸易　广州十三行　丙官
［中图分类号］K249. 3　［文献标识码］A　［文章编号］1002 - 8587（2016）- 01 - 0039 - 09

船只之于海洋，恰如骆驼之于沙漠。由海路开启的早期中美关系，自不应忽略往来其间的贸易商船。18 世纪晚期，随着北美大陆美利坚合众国的建立，中国与美洲的交流进入一个新的时期。新生的美国羽翼未丰，却雄心勃勃，在独立后第二年即派商船“中国皇后”号来华，从此开辟了中美之间直接通商的历史。除“中国皇后”号外，尚有数十艘商船亟待研究，1786 年自美赴粤的“大土耳其”号（Grand Turk）就是其中之一。[①]研究这些商船的意义在于，通过挖掘船只背后蕴藏的丰富史实，能将仅具统计意义的船只数量鲜活化，从而为飘忽浩淼的海上丝路史提供系统完整的文献依据，与此同时，还能消除后起之帝国主义侵华思维模式对早期中美交往研究中“一刀切”的不良影响，从而有效弥补 1784 年至 1844 年间中美关系研究的不足。

“大土耳其”号是继“中国皇后”号之后，前往广州贸易的第三艘美国商船。在美国历史上，共有四艘以“大土耳其”号命名的木制帆船，1786 年前往广州的，是四艘中的第一艘。本文即以 1786 作为时间关节点，运用相关史料，对这艘船的赴粤始末予以考述，同时连带解决几个重要问题。

一、“大土耳其”号的私掠前身

第一艘“大土耳其”号为美国新英格兰地区马萨诸塞州塞勒姆（Salem）市的船业大亨伊利

［收稿日期］2015 - 10 - 20
［作者简介］王睿（1982—），男，广州大学人文学院十三行研究中心讲师，广州 510006；wrnone@ 163. com

① 有关“大土耳其”号的广州贸易，记载最详尽的莫过于罗伯特 · E · 皮博迪编著的《“大土耳其”号航海日志》，书中材料主要采自“大土耳其”号主人，伊利亚斯 · 哈斯克特 · 德比的商业信函以及商船的航行日志;这些材料目前都保存在美国马萨诸塞州塞勒姆市皮博迪 · 艾塞克斯博物馆(Peabody Essex Museum）菲利普斯（Phillips）图书馆。此外，马士《东印度公司对华贸易编年史》、麦基（Richard H. McKey，Jr.）1962 年的克拉克大学博士论文《麻萨诸塞州塞勒姆商人：伊利亚斯 · 哈斯克特 · 德比,1739—1799》、《美国驻广州第一任领事山茂召少校日记》以及范岱克的《广州—澳门日志，1762》都是很重要的参考资料。

亚斯·哈斯克特·德比(Elias Hasket Derby，1739－1799）所有。它的得名，一种可能是德比家族早年曾与巴哈马（Bahamas）大土耳其岛做过盐运生意;① 还有一种可能，是土耳其皇帝奥斯曼·苏丹的威名,可与善战的私掠战船名称相匹配。德比靠海运起家，是船长兼商人理查·德比(Richard Derby，1712－1783）之子。到1760年，他们至少拥有13艘于大西洋沿岸及西印度群岛贸易的商船。1776年美国革命爆发后，父子俩表示支持，并装备了多达158艘的塞勒姆私掠船(Privateer)，不断骚扰和劫掠英国船只。这里的私掠船，与大航海时代赫赫有名的海盗船不同，它们是美国独立战争（1775－1783）期间，为弥补美国海军力量的不足，获得国家授权的武装民船。

“大土耳其”号于1781年6月投入使用，1783年4月30日退役。其间一共捕获了16艘英国船，之后作为商船，又为德比家族服务达5年之久，直至1788年4月被德比之子变卖出售。“大土耳其”号前后经历9次航行，前4次是私掠巡航，后5次是贸易航行，广州贸易就发生在第8次航行。“大土耳其”号航海日志清晰记录了此次赴粤行程：

> 1786年3月17日从好望角驶出，4月22日抵达法国小岛（毛里求斯）；7月1月从法国小岛开出，9月抵达广州。1787年1月从广州启航，3月抵达好望角；3月从好望角开出，5月22日抵达塞勒姆。②

当时，老德比任命伊比尼泽·韦斯特(Ebenezer West）为船长，威廉·范斯(William Vans)为货物管理员。商船停驻广州期间，曾与隆和行的行商杨岑龚（Pinqua）签订贸易合同。购货清单显示，“大土耳其”号此行收获颇丰：船货总量80%的各式中国茶叶中，武夷茶就占了75%，价值17510美元；此外，中国陶瓷占8.3%，开普敦采购的牛皮则占4.5%。③ 据历史学家费尔特(Felt）估计，本次航行收益是它投入资金的两倍多；而据另一消息称，广州武夷茶的价格为每箱17英镑，而在塞勒姆，每箱竟高达40英镑。茶叶等级越高，获利自然就越大。④“大土耳其”号来华，虽然没有“中国皇后”号首航中国那样重大的意义，但就推进早期中美贸易相关问题的研究而言，有其不可替代的价值。

二、“大土耳其”号的来华背景

“大土耳其”号能到广州，首先是环境使然。1783美国对英战争结束，虽然宣告了和平，但英国人并不希望他们的前殖民地成为贸易竞争对手，所以很快封闭了剩下的加拿大和西印度群岛殖民地，还不断侵扰大西洋沿岸贸易。新英格兰的贸易经济骤然下降。在这种情况下，德比自然将目光转向大西洋外的非洲、南亚和中国。

其次是条件具备。硬件方面，“大土耳其”号最早作为私掠船投入使用，体重达300吨，配备28门火炮，装上满帆，是塞勒姆当时体量最大、巡航能力最强、成果最丰的一艘武装民船。战争结束后，它的火炮被卸下，摇身一变，成为和平贸易的使者。先从塞勒姆到西印度群岛，再到非洲好望角，最终于1786年抵达中国，成为在广州黄埔港最早展示星条旗的美国商船之一。软件方面，主要是人。第一位当然是“大土耳其”号的主人，伊莱亚斯·哈斯克特·德比(E. H. Derby)。他主要通过劫掠英国商船发家，随后开展与西印度群岛、欧洲、南非、印度和中国

---

① Robert E. Peabody, *The Log of the Grand Turks*, Duckworth, 1927, pp. 12－13.

② Robert E. Peabody, *The Log of the Grand Turks*, pp. 231－233.

③ Robert E. Peabody, *The Log of the Grand Turks*, p. 102. 参见 Tsing YUAN , *The First* “*Grand Turk*,” *Elias Hasket Derby*, *and the Guangzhou Trade*, 1780－1790, Conference on “Documents and Guangzhou Thirteen Hang Studies”, September 21, 2013, unpublished paper.

④ Richard H. McKey Jr. , “Elias Hasket Derby: Merchant of Salem, Massachusetts 1739－1799,” Unpublished doctoral dissertation at Clark University, 1962. p. 236.

的贸易，最终成为新生美利坚共和国最富有的商人之一。他的胆识、远见和领导才能，是“大土耳其”号广州贸易成功的重要保证。第二位是塞勒姆的乔纳森·英格索尔（Jonathan Ingersoll），作为“大土耳其”号第7次航行的船长，他在途中偶遇结束贸易回航的“中国皇后”号。“英格索尔在那次相遇中搜集到的信息很大程度上促使塞勒姆的商人参与了后来的对华贸易。”① 第三位是伊比尼泽·韦斯特，一位精明、勇敢的船长，因为他的准确判断，“大土耳其”号才最终踏上广州的航路。

历史的必然性往往通过偶然性曲折地表达出来。当德比将目光转向东方时，中国并不在计划当中。1784年11月17日，德比派“大土耳其”号前往开普敦，乔纳森·英格索尔为船长，次年3月9日与“中国皇后”号在桌湾（Table Bay）相遇。对英格索尔此行目的，美国驻广州第一任领事山茂召曾有回忆：

> 英格索尔船长想在这里出售朗姆酒、乳酪、盐、巧克力、方糖、黄油等商品，然后将售货所得款项，连同一批西洋参以及携带的现金投资在武夷茶上。但是，由于驶往欧洲的船不许沿途开舱，所以他购买该项物品的愿望落空。于是，他将人参按每磅2/3西班牙银元的价格售出（西班牙银元价值比开普敦银元要高出20%）。他打算作短暂停留，以便和那些印度船上的船员做一些私人交易，买些上好茶叶，然后再驶往几内亚海岸将朗姆酒等货品脱手，换取象牙和砂金；在一名奴隶都不带的情况下，前往西印度群岛购买糖和棉花，再返回塞勒姆。虽然没能实现此次航行的主要目标，后来又决定去几内亚海岸，但英格索尔船长拒绝通过奴隶贩卖来补偿损失。这让我对他产生了极大敬意，由此也能看出他的雇主具有良好的声望。英格索尔船长还向我保证，他的雇主宁可把所有钱拿来雇人，也不愿意直接或间接地卷入这种“肮脏的”贸易。②

这段话包含了18世纪末世界海洋贸易的很多信息，比如商品构成、银元价比、回程货卖、奴隶贸易等，其中还特别提到了中国的“武夷茶”（Bohea Tea）。英格索尔的主要目的，其实是想步“哈里特”号（*Harriet*）后尘，换取中国茶叶。1783年，波士顿单桅帆船“哈里特”号抵达开普敦，从英国印度贸易船员的私货中得到一小批回程货，希尔斯上校（Colonel Sears）还以西洋参换回两倍重的中国茶叶，这引起东印度公司中国贸易者们的注意。当“哈里特”号在斯特奇斯（Sturges）船长带领下二度起航，希望再次碰上好运气，却再没遇到这样的好事。英格索尔船长此行的失利，也证明“哈里特”的初次大捷纯属侥幸。虽然没得到中国茶叶，英格索尔却获知两个重要信息，一是“中国皇后”号的贸易情形以及船只回航物品；二是有关印度洋和巴达维亚的市场状况：

> 这个港口（开普敦）聚集了往返自印度的补给船只，虽然接待往返欧洲和巴达维亚（Batavia，今雅加达）的所有船员，但并没有货物交易，也不出口任何东西，不过劣质酒在这里很受欢迎……③

随着局势的发展，德比开拓远东市场的决定愈发笃定。“中国皇后”号5月11日返回纽约，它从广州贸易中获利3万多美元，约占总投资额的1/4，可谓旗开得胜。她首航中国的成功，轰动了美国社会，同时掀起美国历史上第一次“中国热”浪潮。在丰厚利润的吸引下，几十上百吨的木制帆船纷纷前往中国：如1785年12从纽约起航的“实验”号，1787年6月由费城驶往

---

① 菲利普·查德威克·福斯特·史密斯编：《中国皇后号》，《广州日报》国际新闻部、法律室译，广州出版社，2007年，第206页插图57文字说明。

② Josiah Quincy, *The Journals of Major Sammuel Shaw*, *The First American Consul at Canton*, *with a life of the author*, Boston: WM. Crosby and H. P. Michols, 1847, pp. 207－208. 梁碧莹编译《到广州去！——第一批美国人来华记》（《岭南文史》1986年第2期）中此段文字有误，本文已做了更正。

③ Jonathan Ingersoll to Elias Hasket Derby, April 8, 1785. Derby Papers, Grank Turk, Essex Institute, Salem, MA.

广州的“同盟”号，同年从波士顿发出的“哥伦比亚”号和“华盛顿”号，都先后到过广州贸易。美国历史学家休斯甚至写道：“在美国每一条小河上的每一个小村庄，连只可乘坐 5 人的帆船都在准备出发到中国装茶。”①

另一方面，自从法国率先承认美国独立并签定条约，开放毛里求斯（Mauritius），即众所周知的法国小岛（Isle of France）给美国船使用时，它与开普敦一道成为德比船队前往非洲和远东市场的中转站。正是在这样的背景下，德比才让“大土耳其”号满载新英格兰土产前往法国小岛，并授权韦斯特开辟印度洋市场。要知道，这是德比商船当时所能到达的最远地方，此前连好望角都没越过。尽管如此，当时的美国保险商也不敢贸然担保，因为他们对好望角以东的风险情形知之甚少。德比只得写信求助英国最古老的保险机构，伦敦劳埃德保险社（Lloyd´s of London）。后者以“大土耳其”号条件不好，船长、海员素质不高为由加以拒绝。德比只能另托纽约的担保人，经反复劝说才最终签下保单。② 当“大土耳其”号 1786 年 4 月 22 日抵达法国小岛时，韦斯特和范斯遭遇了经济萧条，市场货币不足，当地人购买力太弱，随船货物短期内难以处理。这当然是因为法国在东印度的势力渐消，财源基本被英国控制的缘故。③ 正在这时，一位叫萨比尔·夏泰罗伊（M. Sebier de la Chataignerois）的法国商人找到他们，打算租用“大土耳其”号三分之二的货舱，先将法国小岛收购的各类杂货带到中国广州，再将广州的茶叶运往波士顿。这异乎寻常的冒险机会，虽不在船主德比当初的计划之中，但经过一番审慎考虑，韦斯特和范斯最终决定与萨比尔签订合同。1786 年 7 月 1 日，“大土耳其”号正式驶向广州。

三、“大土耳其”号的广州贸易

按照粤海关的规定，外洋商船贸易之前，必须指定行商代理。刚被任命为美国驻华领事的山茂召（Samuel Shaw）当时就在广州，因此就把韦斯特和范斯介绍给隆和行的丙官（杨岑龚）。他主要负责估算“大土耳其”号船货价值和入港费用，兼及采办茶叶、瓷器等回航货物。经过恰谈，丙官同意代理“大土耳其”号，并推荐了一名买办，负责安排商船驻停黄埔期间的补给。“大土耳其”号还通过丙官雇请了一位通事，负责办理海关及货运事宜。经丙官计算，“大土耳其”号的入港费为 3500 美元，远远超出萨比尔的预算，因此他不得不将货物以 12300 美元的价格抛售，所得收入仅能勉强支付租金、范斯债务以及入港规费。④ 在萨比尔即将破产的情况下，范斯于 9 月底和丙官签订一个武夷茶的购买合同，费用由丹麦、荷兰公司支付。额外支付 10000 美元，由丙官选购上好的松萝茶及陶器，12 月 1 日交货。1786 年末，“大土耳其”号贸易结束，韦斯特船长让通事向粤海关申请离港执照，这相当于现代海关的出入境许可证。然后升桅挂帆，准备返航。买办前来道别，按惯例给船长和船员带来礼物，其中包括荔枝、桔子、坛姜及其他美味佳肴。分送完毕，又转身回到舢板船上，在一根竹竿上点燃炮竹，保佑船只一帆风顺。“大土耳其”号回以炮礼，正式启航。至虎门关口，海关人员检查船牌，通关放行。经过澳门，引水下到一只等待的舢板上，这是“大土耳其”号看见的最后一个天国象征。奇妙的广州、黄埔之旅从此成了追忆，“大土耳其”号正式踏上塞勒姆的返程之旅。

值得注意的是，《“大土耳其”号航海日志》一书记录了“大土耳其”号在粤贸易期间与十

---

① A. D. Hewers, *Two Oceans to Canton*, *The Story of the Old China Trade*, New York, 1944, p. 27. 参见梁碧莹：《龙与鹰：中美交往的历史考察》，广东人民出版社，2004 年，第 15—16 页。

② Robert E. Peabody, *The Log of the Grand Turks*, pp. 60 – 63.

③ Robert E. Peabody, *The Log of the Grand Turks*, p. 59; p. 106.

④ 参见 Robert E. Peabody, *The Log of the Grand Turks*, pp. 88 – 89; Richard H. McKey Jr. , *Elias Hasket Derby*: *Merchant of Salem*, *Massachusetts* 1739 – 1799, p. 184. 丙官有关“大土耳其”号的货物合同。

三行商人丙官（Pinqua）及粤海关监督打交道的经过。作为乾隆时期的十三行商人，丙官实具相当的地位和影响力，否则也不可能进入道光年间“潘卢伍叶，谭左徐杨。虎豹龙凤，江淮河汉”① 的谣谚排名。然而，这位行商却一向为学者所忽略，稍有论及，也语焉不详。至于粤海关监督，更是清中后期经济、政治方面的重要角色，虽然任期长短不一（或近五年，或不足一年），但均由皇帝简派充任，直接向皇帝负责。如将二人的重要史迹勾勒出来，无疑可以深化广东十三行和粤海关的相关研究。再就是“大土耳其”号驶离广东的物证——船牌，由于航海日志一书的图片采自清代后期，属于跨时空的证据误植，不予澄清的话，极易误导读者。因此一并加以辨正。

（一）丙官与“大土耳其”号船图

代理“大土耳其”号的丙官（又写作丙观，Pinqua），即隆和行（Lung-ho）的杨岑龚。早在1762年，他就为丹麦亚洲公司（Danish Asiatic Company）提供大批瓷器，② 此后通过广源行兜售货物，成为最大的瓷器商之一。1782年8月充任行商（区宗华误译为“平官”），③ 次年，以16600两的价钱购入义丰行蔡昭复（Se-unqua）卖出的荷兰商馆。义丰行破产后，所欠荷兰东印度公司30500两债务被平摊给了谭Tsjoqua、文官、钊官和丙官。④ 1787年，清廷又要求广州商人分担300000两的国家预算经费。⑤ 截止1790年，丙官前后代理过20艘东印度公司商船，同时又是美国商船的主要保商。虽然一度富有，但负债日多，1791年，在官府勒索和外商钳制的双重重压下不堪其负，隆和行终于在1792年倒闭，其债务又分摊给了其他行商。之后丙官的名字就再未出现。⑥

1786年末，“大土耳其”号封闭完毕，准备回航。出发当天，范斯、韦斯特前往丙官处告别，饮茶结束后，丙官让仆从拿出一个大瓷碗，作为客人广州贸易的纪念品。这个瓷碗绘制精美，碗心是满帆的“大土耳其”号，边饰文字是“大土耳其号在广州，1786年。”⑦ 既表现其瓷商身份，又说明图案的绘制渊源有自。德比之子小德比（Elias Hasket Derby，Jr.）于1800/1801年将此碗捐献给皮博迪·艾塞克斯博物馆（其前身是1799年在塞勒姆成立的东印度航海学会）。与该馆所藏其他文物一样，这个碗的来源和收藏记录十分清楚。

需指出的是，该碗虽系丙官亲赠，但上面所绘船图恐怕不是真正的“大土耳其”号。理由是，它和1784年“中国皇后”号指挥官约翰·格林带回美国的一只中国瓷碗的内底船图一模一样。据《中国皇后号》编者称，画面上方的饰带写着“中国皇后号指挥官约翰·格林”（John Green EMPRESS OF CHINA Commander）。这艘船其实是中国画匠根据威廉·胡奇森（William

---

① 张守常辑：《中国近世谣谚》，北京出版社，1998年，第296—297页。

② “The Canton－Macao Dagregisters. 1762”（《广州－澳门日志1762》）. Trans. and annotation by Paul A. Van Dyke and revisions by Cynthia Viallé. Macao：Cultural Institute，2006.

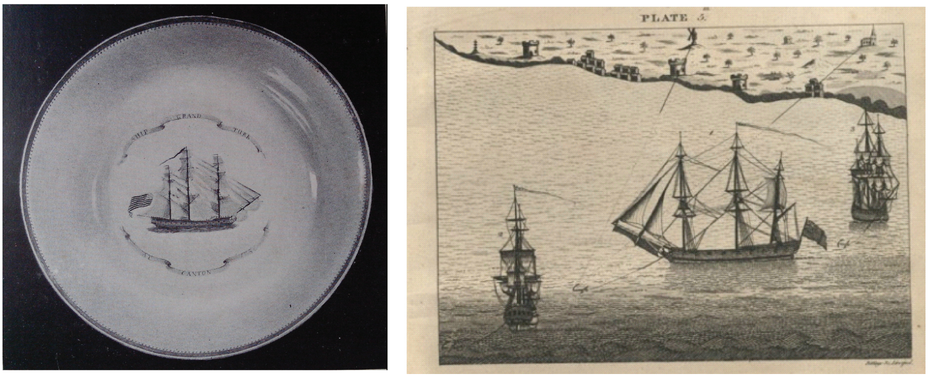
③ 陈国栋：《东亚海域一千年：历史上的海洋中国与对外贸易》，山东画报出版社，2006年，第270页。

④ Paul A. Van Dyke，*Merchants of Canton and Macao：Politics and Strategies in Eighteenth－century Chinese Trade*，Hong Kong University Press and Kyoto University Press，2011，p. 134，nn. 49，50. BL（British Library）：IOR（India Office Records）G/12（English East India Company's Canton Factory Records in the British Library，India Office Records）/77，1783. 02. 21，pp. 19－20. See also Ch’en，Kuo－tung Anthony，The Insolvency of the Chinese Hong Merchants，760－1843，2 vols，Taipei：Academia Sinica，1990，pp. 267－268.

⑤ Paul A. Van Dyke，*Merchants of Canton and Macao：Politics and Strategies in Eighteenth－century Chinese Trade*，p. 194. n. 57：Zhuang Guotu，Tea，Silver，Opium and War：The International Tea Trade and Western Commercial Expansion into China in 1740－1840（《18世纪的茶叶贸易和中西商务关系》），Xiamen University Press，1993，p. 41. NAH（National Archives，The Hague）：Canton 93，1787. 08. 20.

⑥ 马士：《东印度公司对华贸易编年史》（第二卷），中国海关史研究中心组译，区宗华译，林树惠校，章文钦注，中山大学出版社，1991年。

⑦ Robert E. Peabody，*The Log of the Grand Turks*，pp. 94－95.



左图：丙官送给韦斯特船长的粉彩加金“大土耳其”号船图调酒钵，景德镇，口径 40.5 厘米，
美国马萨诸塞州皮博迪博物馆藏；右图：《论实用航海技术》的扉页插图

Hutchinson）《论实用航海技术》（Treatise on Practical Seamanship）（1777，London）的扉页插图临摹而成。其他例证除了“大土耳其”号大碗，还有费城海事博物馆所藏理查德·达尔（Richard Dale）的大碗。① 这样看来，丙官送给“大土耳其”号的瓷碗，并非量身订制的专属品，而是根据图模批量绘制的工艺品。

（二）粤海关监督的贪贿问题

据《“大土耳其”号航海日志》记载，船只开舱前，必须经过丈量，缴纳“规礼和船钞”。粤海关监督（Hoppo）会亲临这一仪式现场。韦斯特船长闻讯后，立即返回黄埔，作好迎接海关监督的准备：

> 次日正午，由十名桨手划行，上面飘着不计其数的三角旗和大清国龙旗的海关监督船只沿河驶近，围行‘大土耳其’号数圈。步桥放下后，身着华丽丝织官袍的海关监督登上“大土耳其”号。随行的是丙官及扈从人员。韦斯特船长在舷梯迎接来访者，寒暄客套之后，重要的丈量程序开始了……税费一经核算，丙官就与海关监督签订了一个支付担保协定，监督开具一份“开舱”准许状，这意味着“大土耳其”号可以自由卸货了。此时，乘务员宣布餐饮准备就绪，所有人都下至船舱，韦斯特船长拿出船上最好的食物和酒。就在这时，监督问船长他是否有“自鸣”，其实包括时钟、机器玩具或类似的新鲜玩意。山茂召曾私下告诉船长，要准备一些这样的小物件，以便在船上见到海关监督时就可以给他。监督手上拿着东西，却说不收这些礼物，而是要把它们作为行商应得的部分给他。整个仪式结束，海关监督将古老的塞勒姆钟表和其他外国珍品放入袍袖，下至驳船，返回广州。②

上引文字中西人所谓 Hoppo，即粤海关监督关防职称“户部”一词的音译，其全称是“督理广东省沿海等处贸易税务户部分司”。③ 梁嘉彬曾撮合相关史料记述洋船来粤贸易的步骤：“凡外舶来粤者，先须泊碇于澳门；次经海关监督之丈量；次得监督之许可，船由引水人引入黄埔后先起炮位，俟交易妥后给还；次大班、二班趋谒海关监督及副监督，得居停十三行以静待监督之命；次得监督之批准，大班、二班趋与十三行行商妥议买卖货价；最次则由行商包承出入口货

① 菲利普·查德威克·福斯特·史密斯编：《中国皇后号》，第 217 页。

② Robert E. Peabody，*The Log of the Grand Turks*，pp. 83－86.

③ 梁嘉彬在《广东十三行考》（广东人民出版社，1999 年，第 69 页）中指出，粤监督之所以被外方人士称作“户部”，是因为中国历史上自宋以来市舶提举司一向属于户部的缘故。至于将“Hoppo”译为“河泊”，即明清时代官府向渔民征收渔税的机构的另一种说法（亨特：《中国番鬼录》，冯树铁、沈正邦译，广东人民出版社，2009 年，第 46 页注①），陈国栋、金国平已证其非。参见金国平、吴志良《早期澳门史论》中“Hopo 的词源及其设立年代”一节（广东人民出版社，2007 年，第 231—246 页）。

税。”① 次序虽与“大土耳其”号不尽相同，但由海关监督负责商船的丈量则决无疑议。粤海关监督一职，始设于康熙二十四年（1685）。由内务府选员充任补缺，有时由内务府会同户部奏准，再由皇帝钦派。粤海关监督初设时一年一换，后有续年连任者，皆由满人担任。职位通常为三至五品，不是地方政府属官。

根据职任情况判断，当时接见“大土耳其”号的粤海关监督应为穆腾额。乾隆四十三年（1778）任江宁织造时他为内务府员外郎，乾隆四十九年正月就以内务府司员身份充任粤海关监督，一直到乾隆五十一年；同年十一月下旬，佛宁以内府世仆身份接任监督之职。② 文中所涉穆腾额收受塞勒姆钟表及珍品一事，虽无中方文献的对证，但结合穆腾额后来的供述，也能侧窥其贪贿行为之一斑。乾隆五十八年，乾隆帝下令将穆腾额革职拿问，查抄家产，解京治罪。在审讯过程中，负责司理的阿桂就穆腾额从普通司员，十余年间竟聚集数十万金家财一事向其诘询。穆腾额交代，历任粤海关监督及长芦盐政期间，养廉优厚，所有积存银两复营运生息，陆续买办房地田产，实无别项婪索之事。③ 粤海关监督“养廉优厚”的问题无疑透露了清代人事选任制度的一个重要事实。一般认为，粤海关监督十分贪婪，而据陈国栋的研究，虽不否认其贪婪的可能性，但果若粤海关监督恶名昭著，则清朝皇帝应没有浑然不知之理。皇帝既了解贪污问题的存在，当然会想办法加以对付。因此从粤海关监督的人事背景与个人行为入手，经过种种试验，发现从乾隆十五年开始，粤海关专由内务府司官（郎中、主事）一级的包衣担任。透过这样的安排，一方面皇帝可以从其亲信中择人出任，另一方面也相对易于掌握包衣的财产变化；包衣纵使贪污，也因容易被发觉，实际上受贿有限。④ 乾隆五十八年九月，乾隆帝以穆腾额不过“假公科敛，非罪无可逭”加恩释放，充补圆明园拜唐阿（无品级的管事）。⑤

（三）船牌问题辨正

文中提到的船牌，即 Grand Chop，汉语文献作“红牌”，全称“粤海关外洋船牌”，它是洋舶出关的通行证。《“大土耳其”号航海日志》一书除全文转译“大土耳其”号的船牌内容外，还收录了一份船牌影印件。但细勘图文，均有问题。特转录船牌内容如下：

粤海关外洋船牌

钦命奉宸苑卿督理粤海关税务加二级随带加二级记录十六次文　会题旨事照得西洋船只，既经丈抽纳饷，或因风水不顺飘至他省（不在贸易许可的范围之内），原非常往贸易，查有丈抽印票即便放行，不得重征。先经会同定议具题在案。今据洋船商“　咧　”装载货物前往咪唎贸易，所有丈抽税饷已经照例完纳，合行给牌。照验为此牌，给本船商收执。如遇关津要隘沿海处所，验即放行，不得重征税饷，留难阻滞。若带防船火炮器械，按照旧例填注牌内，毋许多带，并夹带违禁货物，取宛（完）未留有余地，后够（购）牌。

番梢口口口　剑刀壹拾　火炮肆门　鸟枪壹拾枝　弹子壹百个　火药壹百斤

右牌给夷商　咧　收执

道光拾柒年正月十三日

粤海关部文行遵照

很明显，这是道光年间粤海关颁发的船牌，上距“大土耳其”号来华有三十年之久。至于转译文字，则与船牌完全不同。特附该文如下：

---

① 梁嘉彬：《广东十三行考》，第 78 页注［18］。

② 梁廷枏总纂、袁钟仁校注：《粤海关志》，广东人民出版社，2002 年，第 134 页。广州市地方志编纂委员会编：《广州市志》卷 10《政权 · 政务》，广州出版社，2001 年，第 1125 页。陈国栋：《清代前期的粤海关与十三行》据乾隆宫中档所作粤海关监督身份职衔表，广东人民出版社，2014 年，第 13 页。

③ 中国第一历史档案馆：《乾隆朝上谕档》第 17 册，中国档案出版社，1998 年，第 239—240 页。

④ 陈国栋：《清代前期的粤海关与十三行》，第 2—3 页。

⑤ 郭成康编：《清史编年》第六卷《乾隆朝》（下），中国人民大学出版社，2000 年，第 718 页。

钦命督理粤海关税务中，遵旨颁发此照。西洋船只，业经丈量，缴纳税饷，现已起程。倘遇横风逆水，以致驶往他省海岸（不属指定贸易范围内），如携有此项盖印清单，应准其继续行驶，不得截拦阻止。并予备案。

今有洋船“大土耳其”号，载有货物前往花旗国买卖。该船业已按例丈量，清征税饷。该船现既启碇，理应颁发执照，交该夷商收执妥藏，如经任何关卡，不得稽延。各处炮台，亦应查验执照，准该船通行无阻，并不得诱令其停留买卖，收取任何规费税饷，否则必将引起纷乱。

遵照旧例，该船携带防卫船只之炮械、军火及其他武器等列单在内。不得额外携带，亦不敢在船上收藏违禁物品。如发现该船违反律例，则此执照自应拒发。谨查验放行。

（海关监督之印）

水手	18 人	大炮	4 门	炮弹	100 发
剑	10 把	滑镗枪	10 枝	火药	200 斤

这一段完全是 1830 年 6 月从纽约到广州的“玛丽亚”号船牌译文的翻版。区别仅在于将“埃文”改为“大土耳其”号，水手 26 人改为 18 人。此外还有两处编者未能察觉的地方，一是船牌首句“钦命督理粤海关税务中”里的“中”字，并非衍文，而是道光九至十三年的粤海关监督“中祥”的省称，原文作 Chung;① 二是清朝官方执照只称船长名，而不称商船名。“埃文”是“玛丽亚”号的船长，如欲仿作，应将“大土耳其”号改为“韦斯特”，前面复加一“商”字才行。同样的情况也见于比利时布鲁塞尔所藏的一份船牌，② 可见属于行文定制。

通过对“大土耳其”号广州贸易及相关问题的辨析，无疑可以深化我们对商船航海、早期中美经贸关系、18 世纪末海洋贸易格局、广东十三行以及粤海关运作模式的认识。“大土耳其”号的个案研究，也在方法论层面给了我们新的启示，商船研究的证据通常有三类：一是实物遗存，如原船实体、沉船残骸及封存货物等；二是文献遗存，如日志、信函、帐簿等；三是口耳资料，如故事、传说等。三者互相补充，才能最大限度地还原史事本相。海上丝路和洋船贸易的研究，往往受到材料的限制，尤其是一、二类资料极其缺乏，第三类资料又众口纷纭、虚实难辨，以致历史叙述渗入太多的文学想象以及跨时空的证据误植。《“大土耳其”号航海日志》就是一个典型的例证。它没有实物遗存，唯一的“船图”经证明亦属底本摹绘，但难能可贵的是，它保留了 18 世纪末不少一手的文献材料，比如“大土耳其”号航海日志、船主老德比的商业文书及与船长、货物管理员的来往信函等。在实物有缺的情况下，取此异族故书与吾国旧籍互相补正，我想可为早期中美两个海港城市的和平交往添一历史新证。

主要参考文献

[1] 陈国栋：《东亚海域一千年：历史上的海洋中国与对外贸易》，济南：山东画报出版社，2006 年。
[2] 陈国栋：《清代前期的粤海关与十三行》，广州：广东人民出版社，2014 年。
[3] 菲利普·查德威克·福斯特·史密斯编：《中国皇后号》，《广州日报》国际新闻部、法律室译，广州出版社，2007 年。
[4] 郭成康编：《清史编年》第六卷《乾隆朝》（下），北京：中国人民大学出版社，2000 年。
[5] 亨特：《中国番鬼录》，冯树铁、沈正邦译，广东人民出版社，2009 年。
[6] 金国平、吴志良：《早期澳门史论》，广州：广东人民出版社，2007 年。
[7] 景乃权：《比利时所见清“粤海关外洋船牌”》，《文献季刊》2000 年第 4 期。
[8] Jonathan Ingersoll to Elias Hasket Derby, April 8, 1785. *Derby Papers*, Grank Turk, Essex Institute, Salem,

① 参见亨特：《中国番鬼录》，冯树铁、沈正邦译，第 102 页。
② 该牌文清晰标注“今据洋船商‘地的士’载货物前往本国贸易”，牌文末尾又有“右牌给杂港商‘地的士’收执”字样。参见景乃权：《比利时所见清“粤海关外洋船牌”》，《文献季刊》2000 年第 4 期。

MA.
[9] Josiah Quincy, *The Journals of Major Sammuel Shaw, The First American Consul at Canton, with a life of the author*, Boston: WM. Crosby and H. P. Michols, 1847.
[10] 梁碧莹编译:《到广州去!——第一批美国人来华记》,《岭南文史》1986 年第 2 期。
[11] 梁碧莹:《龙与鹰:中美交往的历史考察》, 广州:广东人民出版社, 2004 年。
[12] 梁嘉彬:《广东十三行考》, 广州:广东人民出版社, 1999 年。
[13] 梁廷枏总纂、袁钟仁校注:《粤海关志》, 广州:广东人民出版社, 2002 年。
[14] 马士:《东印度公司对华贸易编年史》(第二卷), 中国海关史研究中心组译, 区宗华译, 林树惠校, 章文钦注, 广州:中山大学出版社, 1991 年。
[15] Paul A. Van Dyke, *Merchants of Canton and Macao: Politics and Strategies in Eighteenth-century Chinese Trade*, Hong Kong University Press and Kyoto University Press, 2011.
[16] Robert E. Peabody, *The Log of the Grand Turks*, Duckworth, 1927.
[17] Richard H. McKey Jr., "*Elias Hasket Derby: Merchant of Salem, Massachusetts* 1739 – 1799," Unpublished doctoral dissertation at Clark University, 1962.
[18] "The *Canton-Macao Dagregisters.* 1762", Trans. and annotation by Paul A. Van Dyke and revisions by Cynthia Viallé. Macao: Cultural Institute, 2006.
[19] Tsing YUAN, *The First "Grand Turk," Elias Hasket Derby, and the Guangzhou Trade*, 1780 – 1790, Conference on "Documents and Guangzhou Thirteen Hang Studies", September 21, 2013, unpublished paper.
[20] 张守常辑:《中国近世谣谚》, 北京:北京出版社, 1998 年。
[21] 中国第一历史档案馆:《乾隆朝上谕档》, 北京:中国档案出版社, 1998 年。

A Textual Research on American Ship "*Grand Turk*" Trading in China

WANG Rui (GuangZhou University; wrnone@163.com)

The first "Grand Turk" coming to Guangzhou in 1786 was the third American merchant ship after the "Empress of China." Its trade plan was not planned, but inspired by the success of "*Empress of China*" and brought about by American merchants' trade transformation from Cape of Good Hope to India and Southeast Asia when Britain clamped maritime trade on new-born America. Through mutual corroboration of Chinese and English archives and documents, this article explores "*Grand Turk*"'s trading situation in Guangzhou, and does a textual criticism and correction on historical records and relics of the past.